

INFORME INICIAL DEL INCIDENTE TECNICO

ACCIDENTE OCURRIDO EN: Aeródromo de Morón. Pcia. de Buenos Aires.

FECHA: 27 de marzo de 2015

HORA: 20:05 (UTC) Aprox.

AERONAVE: Avión

MARCA: Cessna.

MODELO: 152 II

MATRÍCULA: LV- ONO.

PILOTO:

Licencia:

PROPIETARIO: FBO San Fernando S.A.

Nota: Todas las horas están expresadas en Tiempo Universal Compartido (UTC) que para el lugar del accidente corresponde al huso horario -3.

INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1.1 Reseña del vuelo

1.2 Lesiones a personas

No hubo.

1.3 Daños sufridos por la aeronave.

1.3.1 Célula, puntera de ala derecha con rotura y los agujeros de varios tornillos desgarrados, carenado de montante tren derecho roto en zona de peldaño para subirse a la aeronave

1.3.1.2 Motor, sin daños.

1.3.1.3 Hélice, sin daños.

1.4 Otros daños

No hubo

1.5 Información sobre el personal

1.6 Información sobre la aeronave

1.6.1 Características, es del tipo avión, marca Cessna, modelo 152 II, número de serie 15284053, de construcción metálica, materiales compuestos y de ala alta, con tren de aterrizaje triciclo, con frenos en sus dos ruedas del tren principal accionados hidráulicamente.

Equipada con un motor de cuatro cilindros horizontales opuestos, de 116 hp de potencia.

Con dos tanques de combustible uno en cada semi ala de capacidad de 26 gal (98 litros).

De utilización, para entrenamiento de pilotos.

1.6.2 Célula, es de inspección periódica de acuerdo al plan de mantenimiento del fabricante con un total general (TG) al momento del incidente de 17879.8 h.

1.6.2.1 Certificado de matrícula, registrado a nombre de una empresa s.a., con fecha de expedición 18 de julio de 2006.

1.6.2.2 Certificado de aeronavegabilidad, fue emitido por la ANAC. es de categoría Estándar y de clasificación Normal, con fecha de emisión 24 de noviembre de 2004.

1.6.2.3 Formulario 337, emitido por el taller 1-B-153 con fecha 30 de abril de 2014, con vencimiento abril de 2015.

1.6.2.4 Registro de mantenimiento, los mismos indicaban que la aeronave se encontraba equipada y mantenida de acuerdo a las reglamentaciones y procedimientos vigentes.

1.6.2.5 Componentes o sistemas de la aeronave que influyeron en el incidente: deficiencia de frenado en el conjunto de rueda del tren izquierdo por pérdida de líquido hidráulico.

1.6.3 Motor, eran de marca Lycoming modelo O-235-N2C, con número de serie L-21916-15, con un programa de inspección periódica según plan de

mantenimiento del fabricante con un total general (TG) a confirmar.

1.6.3.1 Combustible, requerido y utilizado 100LL con un total de 58 l al momento del incidente, distribuidos en sus dos tanques de ala..

1.6.4 Hélice, era de marca Mc Cauley modelo 1A103/TCM6958, con número de serie SR 77312 de dos palas de paso fijo , sin datos de horas

1.6.5 Peso y centro de gravedad, peso vacío de 1189.6 lbs (539 kg), un peso máximo de despegue y aterrizaje de 1670 lbs (757 kg).

1.6.6 Componentes o sistemas de la aeronave que influyeron en el incidente: deficiencia de frenado en el conjunto de rueda del tren izquierdo por pérdida de líquido hidráulico.

1.7 Información Meteorológica

1.8 Ayudas a la navegación

1.9 Comunicaciones

1.10 Información sobre el lugar del suceso

1.11 Registradores de vuelo

No aplicable.

1.12 Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

1.12.1 La aeronave carreteando por la calle de rodaje, detenida para realizar los controles a 90° de la pista y cuando le dan permiso de ocupar rompe la inercia e inmediatamente le dan orden que mantenga.

1.12.2 Otra aeronave que venía en final, al querer frenar le aeronave gana a la derecha por no responder bien el freno izquierdo, saliéndose de la pista al pasto.

1.12.3 Entrando en una huella de 40 cm y 2,60 cm de largo que termina en un pozo de 1m de diámetro por 60 cm de profundidad en el que cae el tren derecho, golpeando la puntera de la semi ala derecha, la que rompe levemente el carenado de puntera que es de fibra y desgarrándose algunos anclajes de los tornillos, como así también se rompe el carenado del montante del tren derecho.

El pozo se encuentra aproximadamente a 20 m de la cabecera y a 1 ½ m del

borde de la calle de rodaje sobre la franja de seguridad.
Sin dispersión de restos.

1.13 Información Médica y Patológica

No aplicable.

1.14 Incendio

No hubo incendio.

1.15 Supervivencia

1.16 Ensayos e investigaciones

1.16.1 En el lugar del incidente, se controlaron los comandos de vuelo y de motor, no encontrándose novedad alguna.

1.16.2 Se encontró la aeronave con la batería retirada, por seguridad de la misma.

1.16.3 Se realizan el relevamiento de daños encontrándose los antes mencionados y una pérdida de líquido hidráulico en el freno del tren izquierdo, también se tomaron mediciones del pozo existente en el lugar y fotografías.

1.16.4 Se retira la aeronave del pozo en el que se calló el tren derecho, y una vez en la calle de carreteo y nivelada se prueban los frenos, los que el del tren izquierdo se encuentra muy esponjoso (falto de un buen frenado).

1.16.5 Se traslada la aeronave al hangar del taller y nuevamente con movimiento, se comprueban los frenos y dando como resultado que el izquierdo no responde bien y la aeronave tiende a irse hacia la derecha.

1.16.6 Una vez en el hangar, se comprobó que no existieran más daños, se verifico que las ballestas de ambos trenes no sufrieran novedades, luego se sigue con el control de los frenos.

1.16.7 En primer lugar se verifican los contenedores de líquido hidráulico, los que se encontraron ambos ubicados en las pedaleras del lado izquierdo con el faltante de su tapa en el orificio de carga, se mide el nivel de dicho liquido lo que se manifiesta que el del derecho esta con un correcto nivel y el del freno izquierdo con un nivel de casi nada de líquido lo que llevaría a que se haya producido el incidente por falta de frenado.

1.16.8 Se desarma el caliper de freno del tren izquierdo encontrándose que la perdida es producida en el pistón de accionamiento del freno, y sus pastillas con un porcentaje estimado de un 10% de utilización.

1.16.9 De la documentación presentada, no existe novedad alguna.

1.17 Información orgánica y de dirección

1.18 Información adicional

Por el momento no se formulan.

1.19 Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

Se aplicaron las de rutina, y el desarme del freno del tren izquierdo.

2 HIPÓTESIS INICIAL

Aspecto técnico.

2.1 Que el freno izquierdo se encontraba con pérdida de líquido, lo que llevo a que el contenedor prácticamente este sin líquido.

2.1.2 Los contenedores, se encontraban sin su tapa en el orificio de carga.

3 TAREAS PENDIENTES

Se realizó pedido de documentación técnica.

Restan recabar documentación de la última inspección.

BUENOS AIRES, 10 de Octubre de 2014.

Investigador operativo
Carlos MORALES.

Investigador técnico
Jorge Gamba.

